

# Après Voile

Cluborgaan van Beneteau Club Nederland



Nieuwsbrief

13e Jaargang nr 1 / April 2013

## Uit de bestuurshut

De laatste dag van maart. De zon schijnt en het sneeuwt. We hadden gepland het paasweekend te gaan zeilen, maar de vorst heeft roet in het eten gegooid. De boot is zelfs nog niet schoongemaakt en onze nieuwe zeilen (besteld na onze najaarsactiviteit in Made) liggen nog opgevouwen in de boot. Ik denk dat we niet de enige zijn die zitten te popelen om het zeilseizoen te starten. Helaas ook aankomende week lijkt het nog te blijven vriezen. Vorig weekend hebben we onze jaarlijkse ALV gehad in het scheepvaartmuseum in Amsterdam.



Een prachtige zaal met uitzicht op de haven. Er waren meer leden dan vorig jaar, het was gezellig, maar opnieuw viel het aantal aanwezigen enigszins tegen.



Uitgebreide discussies zijn er gevoerd, met name over de Après Voile. Dit prachtige blad drukt vrij zwaar op de begroting. Diverse oplossingen zijn aangedragen: sponsoring, advertenties, digitaal verzenden, artikelen inkorten en minder bladen per jaar uitgeven. Als bestuur gaan we al deze opties bekijken en een beslissing nemen hoe we hiermee verder gaan. Maar, voorlopig ligt hij weer op de mat, de nieuwe Après Voile! Als u dit blad ontvangt, hoop ik dat we allemaal het eerste zeiltochtje er weer op hebben zitten. Een veilig en lang zeilseizoen gewenst!

**Ilse Tiemessen, Voorzitter BCN**

## Oproep

Net als vorig jaar willen we vlak voor de zomervakanties beginnen aan al onze leden laten weten wie waar naar toe wilt varen deze zomer. Er kwamen vorig jaar mooie zeildoelen en na de zomer enthousiaste verhalen.

Geef dan ook meteen aan [apresvoile@beneteauclub.nl](mailto:apresvoile@beneteauclub.nl) door: wat is deze zomer je doel, naam en type schip, naam schipper en bemanning en duur van de geplande zeiltocht.

## NU OOK DIGITAAL



BenClubNed



[www.beneteauclub.nl](http://www.beneteauclub.nl)

## In dit nummer

Uit het bestuur	1
Oproep	1
Fotowedstrijd	1
Twaalf seizoenen en 30.000 mijl met een O 33 I	2
Uit de winterslaap	3
Crisis, what crisis	3
Nieuwjaarsbijeenkomst	4
Lezing AIS	4

## Fotowedstrijd

Tijdens de nieuwjaarsbijeenkomst ( waarover op de achterpagina meer) vond de traditionele fotowedstrijd plaats.

De winnende foto is genomen tijdens de meivakantie 2012 voor Anvil Point. Tussen Weymouth en Poole (zuid Engeland) ligt aan de kust het zogenaamde Jurassic Parc, een grillige kust met hoge kliffen en veel rotsen, nog in het nieuws in december toen het zo hard regende in Engeland en stukken rots naar beneden vielen op het strand.

We zeilden met een bakstag wind bf 6/7 en de golven waren hoog. Anvil Point is een uitstekende punt van het land waarom heen het flink stroomt, zogenaamde eddy's. Volgens wikipedia : "an eddy is the swirling of a fluid and the reverse current created when the fluid flows past an obstacle. Met veel wind moet je niet door de eddy's( stroomversnellingen, rafelingen) maar er om heen. Dat kan door behoorlijk wat mijlen om te varen of de korte route te nemen vlak langs de kust. En dat laatste is waar de golven hoog opbouwen en waar de foto genomen is.

Het is lastig om met een foto hoge golven te "vangen". John heeft het toch geprobeerd omdat het in onze belevenis echt spectaculair was. Op de winnende foto is aan mijn gezicht te zien hoe spannend!

Fantastisch dat we gewonnen hebben. Dank aan een ieder die op de foto gestemd heeft. De prijs, een prachtige zeikalender van Franco Pace heeft een mooie plek in de gang gekregen.



**Tinie Erven, Drie Seizoenen ( O 33 )**



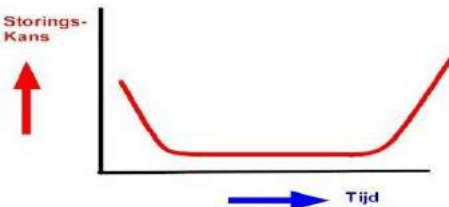
## Twaalf seizoenen en 30.000 mijl met een Océanis 331.

Wat ging er stuk en hoe gingen we daar (onderweg) mee om.

### WANDELAAR" 2001 -2012 :

Sinds 2001 varen we met veel plezier in onze "Wandelaar", een Bénéteau Océanis 331 met hefkiel. Grote tochten naar o.a. Baskenland, de Middellandse Zee, rondom Engeland en naar de Zweedse Oostkust leidden tot veel mijlen op de log en tot een groot aantal motoruren op de teller. Kortom tot een intensief gebruik van onze geliefde boot en de daarmee onvermijdelijk verbonden slijtage en reparaties. Ook onderweg gingen zaken stuk en dan moest daar ter plekke een (voorlopige) oplossing voor gevonden worden. Ter "leringhe ende vermaeck" volgt hieronder, speciaal voor de technisch geïnteresseerde Bénéteau-zeilers, een greep uit onze ervaringen.

Een bekende grafiek uit de wereld van de werktuigbouwkunde geeft het verband tussen het aantal te verwachten storingen en de levensduur van een ingewikkelde machine (zoals een zeiljacht). In het begin, als de boot nieuw is, zijn er relatief veel storingen (ofwel kinderziekten) die vaak onder garantie opgelost worden.



Als het goed is volgen daarna een aantal probleemloze jaren die langzamerhand overgaan in een periode met meer storingen, waarin toenemend onderhoud en vervanging van onderdelen nodig zijn om het vaarplezier te waarborgen. De hieronder beschreven ervaringen hebben met name te maken met voorvallen in die laatstgenoemde periode waarin wij inmiddels ruimschoots zijn beland. Het meeste slijten natuurlijk de bewegende delen zoals de zeilen, de motor en het ophaalmechanisme van de hefkiel. Romp, mast en tuigage houden het veel langer vol, zeker bij een kwaliteitsjacht als een Bénéteau.

De eerste serieuze problemen ontstonden na vier jaar toen we onze standaard Elvström **zeilen blootstelden aan de zonnestraling** van de Middellandse Zee. De felle UV-straling wist wel raad met dit relatief dunne doek en om de haverklap moesten noodreparaties uitgevoerd worden en bezoeken aan de zeilmaker gebracht worden om de poreuze massa nog enigszins bij elkaar te houden. Uiteindelijk zijn we er in 2006 toch nog mee thuis gekomen mede dankzij het "by-pass-en" van Spanje en Portugal (we voeren op de motor terug door het Canal du Midi) en het mooie zomerweer dat we vervolgens troffen in de Golf van Biskaje. De nieuwe zeilen van

Quantum hebben we een slag zwaarder laten uitvoeren.

Over de Yanmar 3GM30F dieselmotor zijn we buitengewoon tevreden. Over de bijbehorende randapparatuur minder.

\*Het meest dramatische probleem deed zich voor in 2008 met de **zeewaterpomp van het koelsysteem**. Ondanks regelmatige vervanging van de impeller was de pomp, door inwendige slijtage van het pomphuis sluipenderwijs NIET MEER ZELFAANZUIGEND geworden, zonder dat we het in de gaten hadden... Toen we de motor aanzetten in hoge golven voor de haven van Duinkerken kwam het aanzuigpunt even boven water en door het ontstane vacuüm kreeg de motor geen koelwater meer. Wind en golven verhinderden het waarnemen van het kenmerkende blikkerige geluid van een droge uitlaat en het temperatuuralarm op de motor bleef stil. Dus voeren we door en pas bij de haveningang werd het probleem opgemerkt en de motor gestopt. Inmiddels was de kunststof uitlaatdemper gedeeltelijk gesmolten en moesten we binnenvaren en afmeren op de zeilen. Gelukkig zijn we bekend met deze ruime haven en was de windrichting gunstig zodat we met een puntje rolfok, zonder krassen de jachthaven bereikten. De demper kon ter plaatse slechts moeizaam en na enkele dagen wachten vervangen worden. Met de (ontluchte) oude pomp zijn we in rustig weer huiswaarts gezeild en deze is in Nederland vernieuwd.



Conclusie: Voordat het indirect gekoelde motorblok zelf oververhit raakt, c.q. het ingebouwde alarm afgaat, wordt het uitlaatsysteem bij gebrek aan koelwater al onherstelbaar beschadigd.

Oplossing: Monteer een extra temperatuuralarm op de demper of de slang.

\*De **wisselstroomdynamo** heeft in 2010 de geest gegeven (gebroken rotor-as). Gelukkig werd dit ontdekt tijdens de winterberging. Een goed en goedkoop internetexemplaar (20% van de kosten van een originele Yanmar-dynamo) was een prima alternatief.

\*Oók in 2010 brak de **gasbedieningskabel**

tijdens een vaartocht in Zeeland. De motor valt dan terug op zijn stationair toerental. Gas geven gaat nog wel, met de hand in de (opengemaakte) motorruimte. Dit lukt uiteraard alleen als je minimaal met twee personen aan boord bent.

\*De **bendix van de startmotor** bleef vastzitten, in 2011 op Helgoland. Tikken met een hamer op de behuizing van de startmotor hielp niet meer. Uitbouwen, demonteren en smeren met vaseline was de (bekende) remedie, maar eenvoudiger gezegd dan gedaan. De enige dieselmonteur op het eiland was met vakantie. Uiteindelijk bood de werkplaats van de lokale jachtclub en een aardige (en handige) Duitse collega-zeiler uitkomst.

Van de **hefkiel** hebben we al erg veel plezier gehad. Op het Wad, in Friesland en de Biesbosch, bij de passage van het ondiepe Canal du Midi, bij het droogvallen in schilderachtige Britse en Bretonse haventjes, enz. Het ophaalmechanisme bestaat uit een rvs spindel draad die rondgedraaid wordt in een bronzen bus, die op zijn beurt met een gaffel en twee metalen strips scharnierend verbonden is met de 400 kg wegende gietijzeren hefkiel. Dit geheel wordt omsloten door een waterdichte kunststof kast die eindigt onder de kajuittafel. Door de verschillende soorten metalen, ondergedompeld in (zee)water, is deze constructie gevoelig voor galvanische corrosie. Om die reden wordt jaarlijkse inspectie en periodieke vervanging van de bronzen bus in de handleiding aanbevolen. Desondanks is bij ons toch de **scharnierpen** die de gaffel en de verbindingstrips bijeen houdt afgebroken. De hefkiel hing daardoor alleen nog aan de kielbout en kon niet meer opgehaald worden. Dit vond plaats in 2008 varende op het IJsselmeer in de buurt van Lemmer. De grote botenlift in de jachthaven van Stavoren kon de "Wandelaar" gelukkig voldoende hoog optillen om e.e.a. te repareren. Een zinknode aangebracht op de verbindingstrips moet herhaling in de toekomst vermijden.

Even terug naar de eerdergenoemde grafiek. Helemaal aan het einde van de levensduur wordt het aantal gebreken dusdanig groot (en grootschalig) dat de eigenaar deze niet meer wil of kan verhelpen. Dan wordt het tijd om naar iets nieuws uit te zien. Zo ver is het bij ons nog lang niet. De "Wandelaar" en zijn bemanning gaan na 12 seizoenen en 30.000 mijl gewoon verder. Dit jaar (bij leven en welzijn) naar St. Petersburg.

**Ruud en Joke van Oers**



## Uit de Winterslaap

Kijkend naar buiten op het moment dat ik dit stukje schrijf kan ik me bijna niet voorstellen dat het ooit weer goed zal komen.

Al weken zitten we met koude handen, bevoren tenen en een drup aan de neus schepen te tuigen die waarschijnlijk pas in de zomer maanden worden opgehaald want er zijn momenteel weinig eigenaren die (op een enkeling na) met deze kou weekends lekker op zijn boot zal gaat zitten.

En toch zal de temperatuur weer een keer gaan stijgen en dan word er door alle afwachters watersporters massaal de vlag gehesen om lekker met de boot te gaan klussen. Klussen en punten die daarvoor in aanmerking kunnen komen zijn de volgende:

### ONDERWATERSCHIP.

**Beschermende verflagen:** moeten intact zijn voordat je een nieuwe laag antifouling kunt opzetten.

**Anodes:** schoonborstelen en vervangen als ze meer dan 50 procent ingeteerd zijn

**Afsluiters, slangen en –klemmen:** nalopen en afsluiters een keer sluiten en weer openen

**Kielbouten en roer:** bekijken vanuit de binnenkant van het schip. Let op sporen van lekkage en corrosie

**Gevers van log en dieptemeter:** nakijken op beschadigingen

### ROMP BOVEN WATER

**Gelcoat:** beschadigingen bijwerken. Daarna schoonmaken, poetsen en in de was zetten

**Teakhout:** schoon boenen met warm water, soda/groene zeep

**Ankerbak:** schoon borstelen plus loos gaatje controleren

**Luiken en bakkist:** kieren en naden schoon borstelen en rubbers nakijken op beschadiging en eventueel vervangen. **Lieren:** lagers controleren en smeren

### MOTOR, VOORTSTUWING EN BESTURING

**Schroefas:** speling in het buitenlager navoelen door de schroefas haaks op de draairichting heen en weer te bewegen.

**Binnenlager:** lekkage pakkingbus aandraaien en zo nodig pakking vernieuwen. Of bij onderhoudsvrije seals deze smeren en ontluichten na het te water laten

**Schroef:** bladen en borging en anode nakijken

**Oliepeil motor en keerkoppeling:** zo nodig

bijvullen

**V-snaren:** nakijken op speling max. 0,5 cm  
**Waaier en deksel koelwaterpomp** zo nodig vervangen

**Dieselleidingen en pluggen:** nakijken op lekkage

**Motorbediening:** kabels op beschadiging nalopen

**Helmstok besturing:** bevestiging op roerkoning controleren op speling

### ELEKTRISCH, INSTALLATIE EN INSTRUMENTEN.

**Schakelpaneel:** controleren op corrosie

**Accu's:** klemmen reinigen en na vastdraaien insmeren met vaseline. Ladingstoestand en vloeistofniveau controleren

**Kompas en navigatieverlichting:** testen en lantaarnhuizen reinigen

**Marifoon, GPS en overige instrumenten:** controleren op juiste werking

**Log en dieptemeter:** controleren op juiste werking

**Binnenverlichting:** alle lichtpunten nalopen

**Kussens en matrassen:** goed ventileren en vuile plekken reinigen

**Watertank:** goed doorspoelen met eventuele toevoeging

**Toilet:** op goede werking controleren en eventueel pakkingen en kleppen vervangen

### VEILIGHEID EN VAAR UITRUSTING.

**Reservekleding:** complete uitrusting aan boord houden

**Zeereeling:** bevestiging scepterpotten controleren. Relingdraden spannen en nakijken op beschadigingen

**Zwemtrap:** draaipunten smeren met teflon of siliconenspray en bevestiging op de boot controleren

**Noodsignalen:** aanvullen vervangen; let op vervaldatum

**Reddingsvesten:** schoonmaken en naden en stiksels en sluitingen controleren. Bij automatische vesten CO2 patroon controleren

**Reddingsboeien/Joon:** controleren en verlichting testen zo nodig batterijen vernieuwen

**Reddingsvlot:** datum laatste keuring

**Brandblusser:** datum laatste keuring controleren

**Lenspompjes:** testen door te laten draaien.

**Olieafscheider** eventueel vervangen

**Gasinstallatie:** koppelingen met zeepsop controleren op lekken. Gaslang elke 3 jaar vervangen, ontluichten gasbun controleren

**Verbandtrommel:** aanvullen/vervangen; let op vervaldatum

**Fenders:** oppompen en schoonmaken

**Meerlijnen:** controleren op schavielplekken en losse eindjes betakelen/afsmelten

**Ankergerie:** ankers, kettingen en sluitingen controleren, ankerlijn controleren op slechte plekken.

**Bijboot:** schoonmaken en controleren incl. buitenboordmotor

**Boordgereedschap:** zo nodig aanvullen

Bovenstaande lijst is een opsomming van vele werkzaamheden en de klussenlijst kan ook aanleiding zijn om tijdens het seizoen op verloren momenten nog eens op te pakken.

Wens ik verder iedereen veel plezier met de voorbereiding op het komende vaarseizoen en zeker warmere temperaturen.

*Hains v.d. Meer, Nautisch Kwartier*



**Nautisch Kwartier**  
STAVOREN

## Crisis, what Crisis

Inmiddels zijn we in 2013 beland en moeten we dagelijks vaststellen dat de crisis nog steeds niet onder controle is. Voor een ieder is dit merkbaar en de vraag is hoe komen we hier doorheen? De wereld is veranderd en we zullen moeten mee veranderen. En omdat we zeilers zijn, zijn we wel een beetje tegenwind gewend. Een reef inslaan als het tegenzit of een spinaker zetten als we gas kunnen geven. Een zeiler moet zich per slot van rekening altijd aanpassen tegen de elementen.

Bij Nautisch Kwartier Stavoren is dat niet anders. In de afgelopen jaren zijn er verschillende zaken veranderd. In 2011 hebben we een kantoor in de Altstadt van Düsseldorf geopend. Onder de naam Kap Nautic voeren we hier, samen met jachtwerf Serry, het dealerschap van de Beneteau zeil –en motorjachten. Dit blijkt een goede keuze te zijn geweest want in Duitsland is het consumentenvertrouwen nog steeds uitstekend.

Maar ook hebben we ons programma verbreed. Inmiddels hebben we het dealerschap van Saffier (daysailers) en Lagoon (catamarans)



kunnen toevoegen aan ons bedrijf. In beide van deze segmenten zien wij nog mogelijkheden. Zodoende hebben we nu de sterkste merken in de volle breedte in huis voor monohulls, multihulls en daysailers.

Tot slot is de jachtmakelaardij nog steeds een belangrijke pijler binnen onze organisatie. En natuurlijk is de handel in gebruikte jachten ook veranderd. Momenteel verkopen wij zo'n 75 procent van de schepen aan een buitenlander. Onze Nederlandse jachten zijn interessant voor kopers uit de landen om ons heen: altijd op zoet water, goed uitgerust en een marktconforme prijs. En dan zijn het vooral de merken van de internationaal gevestigde orde die goed verkopen. Kortom met een Beneteau zit je altijd goed! Nu het zeilseizoen weer is begonnen, is het de moeite waard om (weer) eens een bezoek aan ons te brengen. U bent van harte welkom.

**Arthur van der Werff en crew**

## Nieuwjaars bijeenkomst '13

Bij graaf Floris in Muiden vond weer de nieuwjaarsbijeenkomst van de Beneteau Club Nederland plaats.

Zoals gewoonlijk was het weer vertrouwd om bij Graaf Floris neer te strijken de heerenkamer op de boven verdieping was weer voor de Beneteau Club Nederland.

Het was een genoeg een aantal nieuwe leden te ontmoeten, zij werden dan ook al snel verwelkomt door de overige aanwezigen die uit



vrijwel een regelmatig terugkerend gezelschap bestond.

**Johan gelooft niets van dit sterke verhaal**

De stemming zat er al snel in en er werd weer naar hartenlust over bootjes en aanverwante zaken gesproken. De foto wedstrijd was zoals voorgaande jaren weer uitgebreider met wel meer als dertig foto's. Maar ja er kan er maar één winnen. Alle aanwezige mochten een stem uitbrengen op hun favoriete foto. Er mochten 10 punten over een aantal foto's verdeeld worden zodat veel foto's kans maakten. Na de borrel lieten we ons het gepresenteerde diner van sliptong of parelhoen met een heerlijk nagerecht van dame-blanche goed smaken.

Tijdens het eten kwam de uitslag van de foto wedstrijd ter tafel en won de mooie foto (zie elders) van John en Tinie nipt van die van Rob.



**Yvonne kon bij Ilse de rug op: het stemformulier**

Tijdens het afscheid na een gezellige middag en avond en er al een aantal mensen waren vertrokken werd er vanaf de parkeerplaats gebeld dat iemand zijn licht was vergeten uit te doen en ja dan is de accu leeg als je weg wilt. Maar zoals het een goed zeemanschap betaamd wordt je snel en van vele kanten geholpen door diverse clubleden.

Met een goede bezetting en veel inzendingen van foto's voor de fotowedstrijd was het ontzettend gezellig.

**Hans Piels, Bestuurslid Evenementen**

## Lezing AIS door Marine Hardware in Huizen.

Deze leerzame lezing door Dik Bouma vertelde de techniek die achter onze moderne middelen staat die meehelpt om onze veiligheid te ondersteunen. Veiligheid op zich is natuurlijk ieders eigen verantwoording.

Om vertrouwd te raken met de techniek was het een interessante avond.

Na het inleidend gesprek over het zicht en overzicht op het water en hoe spannend het wel niet kan worden met zoveel schepen in de buurt. Hoe hard gaat het schip welke koers vaart het, wanneer kom je het tegen, gaan we langs elkaar of wordt het heel spannend. Dat zijn toch de dingen die we willen weten als we op groot water varen. In het verre verleden was het nog niet zo druk, gingen de schepen nog niet zo snel en er was ruimte genoeg. Tegenwoordig is het drukker en gaat het scheepvaart verkeer met een behoorlijke snelheid over de wereld.

De radar was al een hele verbetering hiermee kan je zien wat er om je heen vaart en gecombineerd met **GPS** wordt er al meer inzichtelijk. Hiermee zie je ook de kust en de boeien e.d.

Een stap verder is AIS hiermee weet je welke schepen er varen wat de koers is, hoe ze heten, hun snelheid over de grond.

Wanneer wil je deze zaken weten. Op een mooie zeildag met goed zicht en het is niet al te druk kan je natuurlijk het scheepvaart verkeer om je heen pijlen. Als het donker is met mist en of stormachtig weer wil je zeker weten wat er gebeurt, dan zijn hulp middelen handig om te kunnen gebruiken.

Je zal dan toch nog wel e.e.a. moeten leren te interpreteren.

Met AIS wordt het al wat makkelijker als je de omliggende schepen ziet, maar het is natuurlijk ook van belang dat je gezien wordt. Er zijn twee soorten apparaten de **AIS ontvanger** en de **AIS transponder**. Bij de ontvanger kan je alleen zien welke schepen er in de buurt zijn en zien zij jou niet. Bij de transponder worden ook de gegevens van de eigen boot verstuurd. Hierbij mag je verwachten dat de andere schepen reageren als er een aanvaring dreigt. Het wel of niet hebben c.q. aanschaffen van een AIS transponder hangt natuurlijk ook af van het gebied waar je vaart.



Een ander item wat er ter tafel kwam is een persoonlijk beschermingsmiddel nl. de **EPIRB**. Dit is een internationaal zoek en reddingssysteem gebaseerd op satellieten. Het is opgericht door Canada, Frankrijk, Verenigde Staten en Rusland. Het werkt op een frequentie van 406 MHz. De automatisch activerende EPIRBs zijn vereist op commerciële vissersboten en alle passagiersschepen. De EPIRB is voorzien van een batterij die jaren meegaat zolang de EPIRB nog niet is geactiveerd en als hij is geactiveerd blijft hij zeker 24 actief.

Het is de vraag wat er gebeurd als je over boord valt. Het ligt er vooral aan hoe je overboord valt en of je nog bij bewustzijn bent als je er in ligt. Bij koud water + 15° duurt het een paar minuten voor dat je onderkoeld raakt.

Hierbij daalt de lichaamstemperatuur onder de 35°, als de temperatuur nog meer daalt wordt de situatie kritiek.

Dick Bouma maakte het met zijn verhaal weer spannend over wat er allemaal mis kan gaan en liet ons weer even beseffen hoe riskant onze hobby is. Gelukkig gaat er heel, heel, veel goed en moet je er ook niet zo bij stil staan.

Aan de andere kant besef je wel dat je beter af bent op de boot dan er naast. Want voor je weer aan boord bent duurt het wel even. Het is dan ook van belang dat je snel gevonden wordt.

Kortom het was weer een leerzame avond in een gezellig clubhuis in de jacht haven van Huizen.

**Hans Piels, Bestuurslid Evenementen**

## Colofon

### Redactie:

Hoofdredactie: Tinie Erven

Eindredactie: John de Ruiter

Distributie: Erven Advocatuur Lelystad

Email: [apresvoile@beneteauclub.nl](mailto:apresvoile@beneteauclub.nl)